



Mobiliteit Investeren in het waterwegennet



WE BOUWEN HET WATERWEGENNET UIT EN INVESTEREN IN BEDRIJFSZEKERHEID

Waterwegen en binnenvaart zijn meer dan ooit de vervoersmodus waarop versterkt dient te worden ingezet in het belang van mobiliteit én klimaat. Het Vlaamse vervoersbeleid (en de zeehavens) stelt dan ook terecht ambitieuze modal split-streefcijfers voorop met een beduidende groei van het aandeel van de binnenvaart. Enkel een aantrekkelijk waterwegennetwerk zal ondernemers overtuigen om de mental shift naar de waterweg te maken en zo de ambitie inzake modal split waar te maken. Bovendien geven prognoses aan dat de omvang van het goederentransport de volgende jaren nog beduidend zal stijgen.

Om het goederenvervoer op het netwerk, beheerd door De Vlaamse Waterweg nv, veilig en vlot te kunnen organiseren, om de modal shift van weg naar waterweg te bevorderen en om de aan de binnenvaart gerelateerde economie en werkgelegenheid op peil te houden en te ondersteunen, is het nodig om over een volledig netwerk van waterwegen te beschikken, uitgebouwd volgens de geldende internationale normen.

Wat de toekomstgerichte uitbouw van het waterwegennet betreft werd de voorbije legislatuur al sterk geïnvesteerd in een aantal strategische projecten die het Vlaamse waterwegennet moeten uitbouwen tot een performante watersnelweg die over voldoende capaciteit beschikt. Een verhoging van het investeringsritme en -omvang moet ervoor zorgen dat de tijdshorizon om de meerwaarde van deze projecten tot hun recht te laten komen voor de stakeholders duidelijk is en wordt aangehouden.

Wellicht minstens zo belangrijk is de zorg om onze waterwegen bedrijfszeker en betrouwbaar te houden. Daarom is, gelet op de onderhoudsachterstand, een bijzondere inspanning in onderhoudsinvesteringen vereist. Tenslotte is het zaak om door onderhoudsbaggerwerken de bevaarbaarheid van onze waterwegen te vrijwaren.



Op het waterwegennet investeren we verder in de uitbouw van drie hoofdassen die enerzijds bijdragen tot sterke hinterlandverbindingen voor de zeehavens en anderzijds zelf een hefboom vormen voor economische ontwikkeling en een versterkt binnenvaartaanbod in Vlaanderen. Bij de kleine waterwegen vrijwaren we de economische functie.

We focussen hierbij op: upgrade Albertkanaal (verhoging bruggen, verbreding, uitbreiding sluiscapaciteit Wijnegem), upgrade kanaal Bocholt-Herentals, de realisatie van de Seine-Scheldeverbinding (Leie-as, Boven-Schelde, Kanaal Roeselare-Leie, Kanaal Bossuit-Kortrijk, hinterlandontsluiting Zeebrugge, upgrade kanaal naar Charleroi, verbetering bevaarbaarheid Boven-Zeeschelde en ringvaart om Gent, upgrade Dender), verdiepen en verbreding van de vaargeul van het 10.000-tons-vak van het Zeekanaal. We zorgen ervoor dat deze netwerken conform zijn met de Europese richtlijnen inzake het TEN-T-kernnetwerk (minimaal klasse IV). Bij modernisering/nieuwbouw waarderen we de betrokken waterwegen op naar klasse Va/Vb of VI.

Naast de inspanningen om het netwerk gericht uit te bouwen, maken we werk van een sterkere integratie met de andere modi. Om de bereikbaarheid van de waterweg verder te blijven verbeteren, wordt geïnvesteerd in laad- en losinfrastructuur met zowel nieuwbouw als de valorisatie van bestaande laad- en loskaien, en in de creatie van multimodale terminals en van nieuwe, watergebonden zones. We voorzien voldoende ruimte voor synchromodale knooppunten en zorgen ervoor dat het waterwegennet voldoet aan de operationele criteria met betrekking tot bevaarbaarheid, verkeersmanagement en binnenvaartfaciliteiten (ligplaatsen, nutsvoorzieningen).

Al deze investeringen zorgen voor economische groei: zowel gebruikers van de binnenvaart, havens en toeleveranciers, consumenten als de maatschappij in haar geheel kennen hierdoor immers economische voordelen.

Infrastructuurwerken worden maximaal ingepast in de omgeving, zowel in de stedelijke als in de natuurlijke omgeving.

UITBOUW VAN HET WATERWEGENNET:

OPWAARDERING ALBERTKANAAL

Met bijna 40 miljoen ton vervoerde goederen per jaar is het Albertkanaal de belangrijkste waterweg in Vlaanderen en een cruciale hinterlandverbinding voor de Antwerpse haven. Vooral het containervervoer kende het voorbije decennium een steile opgang. Om de vervoerscapaciteit van het Albertkanaal toekomstgericht te vergroten, investeert De Vlaamse Waterweg nv in de verhoging van alle bruggen tot een vrije doorvaarthoogte van 9,10 m die het mogelijk maakt om binnenschepen met vier lagen containers veilig en vlot te laten varen. Dit project is in volle uitvoering: 34 bruggen beschikken thans al over de vereiste doorvaarthoogte en ca. 20 projecten zijn momenteel in uitvoering.

Naast de brugverhogingen wordt het kanaalvak Wijnegem-Antwerpen aangepast tot klasse Vlb-bevaarbaarheid (bevaarbaar voor schepen tot 10.000 ton). Dit vergt investeringen in de verbreding en verdieping van het kanaal en in de aanpassing van de oevers. Deze werken zijn volop in uitvoering.

Tenslotte is de uitbreiding van de capaciteit van het sluizencomplex van Wijnegem noodzakelijk om (onaanvaardbare) wachttijden als gevolg van de voorspelde trafiektoename en schaalvergroting te vermijden.

<https://www.vlaamsewaterweg.be/opwaardering-albertkanaal>

SEINE SCHELDE VLAANDEREN

Het project Seine Schelde Vlaanderen, veruit het grootste binnenvaartproject op Europese bodem, moet uitmonden in een vlotte binnenvaartverbinding voor klasse Vb-schepen tussen de bekkens van de Seine en de Schelde. De Vlaamse Waterweg nv zal als belangrijkste deelproject de bevaarbaarheid tussen Wervik en Gent verbeteren door de Leie te verruimen en te verdiepen, bruggen te verhogen of te vervangen, nieuwe sluizen te bouwen en passeerstroken aan te leggen. Aan Franse zijde zal een volledig nieuw kanaal van 107 kilometer lang worden gegraven tussen Compiègne en Cambrai.

De werken voor de opwaardering van de Leie zijn in volle uitvoering.

<https://www.seineschelde.be/>

OPWAARDERING KANAAL NAAR CHARLEROI

De Vlaamse Waterweg nv wenst het kanaal naar Charleroi een grondige facelift te geven om het toegankelijk te maken voor schepen tot 1.350 ton en drie containerlagen hoog. Op deze manier wordt het transport van goederen over het water extra aantrekkelijk. De werken starten in het centrum van Halle maar ook in de gemeenten Beersel, Sint-Pieters-Leeuw en Drogenbos staan er projecten op til. De globale opwaardering wordt beoogd tegen 2035.

<https://www.vlaamsewaterweg.be/kanaalnaarcharleroi>



OPWAARDERING KANAAL BOCHOLT-HERENTALS

Het Kanaal Bocholt-Herentals is tussen Lommel en Bocholt bevaarbaar voor klasse IV-schepen. Dit weliswaar met beperkte diepgang, waardoor het rendement van de binnenvaart er niet optimaal is. Dankzij de aanpassing van het profiel van dit kanaalvak kan deze vaarbeperking worden weggewerkt.

Daarnaast wordt de toegankelijkheid van Noord-Limburg via de waterweg, mits de vervanging van drie klasse II-sluizen op het Kanaal Bocholt-Herentals te Lommel-Mol door één klasse IV-sluis, sterk verbeterd en zal de binnenvaart in deze regio een belangrijke impuls krijgen. Het lopende studietraject zal duidelijkheid brengen omtrent de tijdhorizon voor dit project.

KLEINE WATERWEGEN

Binnen het waterwegennetwerk zijn de kleine waterwegen belangrijk in het verhaal van congestiebestrijding, gezien zij voor de fijnmazigheid van het netwerk zorgen. Het doel is erover te waken dat bedrijven, gelegen aan de kleine waterwegen, voor hun aan- en afvoer van goederen meer gebruik kunnen maken van het fijnmazig netwerk van kleine waterwegen.

Dit houdt ook in dat er voldoende scheepscapaciteit die geschikt is voor deze kleine waterwegen moet zijn. Vandaar werd een actieplan opgezet om over voldoende kleine schepen en bevaarbare kleine waterwegen te kunnen beschikken. De

OPWAARDERING ZEEKANAAL BRUSSEL-SCHELDE (10.000-TONSVAK)

Om het Zeekanaal Brussel-Schelde aan te passen aan de behoeften van een hedendaags scheepvaartgebruik, werd medio de jaren zestig gestart met een moderniseringsprogramma. Dit project vereist nog de afwerking van het kanaalvak Willebroek-Bornem tot 10.000 ton (klasse VIb). Hier zijn nog een aantal voltooiingswerken nodig, meer bepaald de verdiepingswerken boven de Rupeltunnel, gepland in 2019, verbredingswerken o.a. aan de Victor Dumonlaan en de aanleg van een zwaaiком zodat het Zeekanaal Brussel-Schelde volwaardig kan functioneren.

Vlaamse Waterweg nv heeft reeds verschillende (innovatieve) projecten lopen om het transport op deze kleine waterwegen te promoten, zoals de Europese projecten IWTS 2.0 en TrAM en door de inzet van transportdeskundigen die de concrete voordelen van de binnenvaart in kaart brengen en bedrijven bijstaan bij het opzetten van watergebonden transporten. Ook regelmatige onderhoudsbaggerwerken op kleine waterwegen zijn noodzakelijk.

De Vlaamse Waterweg nv wil de economische functie van kleine waterwegen absoluut vrijwaren.



INVESTEREN IN BEDRIJFSZEKERHEID: ONDERHOUD EN BAGGEREN

De ouderdom van de infrastructuur en een onderhoudsachterstand maken dat de volgende jaren een belangrijke onderhoudsinvestering aan de orde is. Voldoende onderhoud is de sleutel voor bedrijfszekerheid en betrouwbaarheid van het waterwegennet en op hun beurt van het vertrouwen van ondernemers in de binnenvaart als vervoersmodus.

Eenzelfde redenering geldt voor onderhoudsbaggerwerken: tijdig baggeren is noodzakelijk om de bevaarbaarheid te vrijwaren.



UITBOUW ECONOMISCHE NETWERKEN

Het beschikken over en het vrijwaren van voldoende goed uitgeruste en 'state of the art' watergebonden bedrijventerreinen waar waterweggerelateerde activiteiten - die dus elders niet of enkel mits verhoogde kosten - kunnen ingeplant worden, is een cruciale factor om het gebruik van de binnenvaart verder te stimuleren. Deze principes dienen ook verankerd te worden in het lokale en bovenlokale ruimtelijk beleid en vergen een interdisciplinaire samenwerking.

De Vlaamse Waterweg nv zet daarom in op een grondbeleid dat erop gericht is de ontwikkeling van regionale overslagcentra te faciliteren, vestigingsmogelijkheden voor watergebonden ondernemingen te creëren en de potenties van watergebonden bedrijventerreinen te benutten. In overeenstemming met het gewenste ruimtelijk beleid wordt herwaarderen van bedrijventerreinen langsheen waterwegen of bakenen van nieuwe watergebonden bedrijventerreinen bekeken.

ECONOMISCH NETWERK ALBERTKANAAL (ENA)

Het ENA is ontstaan uit het Ruimtelijk Structuurplan Vlaanderen dat wijst op het belang van de omgeving van het Albertkanaal als een ruimtelijk samenhangend netwerk en het belang om de inspanningen over de hele lengte van het Albertkanaal te coördineren vanop gewestelijk niveau. Tussen 2001 en 2003 boog een studieconsortium zich over deze materie. In 2004 aanvaardde de Vlaamse regering de studie als basis voor de ruimtelijke afwegingen langs het Albertkanaal. Hiermee zette ze het licht op groen voor de uitvoering van een heel aantal concrete acties. Medio 2015 maakte de Vlaamse Regering een algemene round up, herbevestigde ze het groot belang van het ENA en selecteerde ze een aantal nieuwe opportuniteiten (bv. de voormalige Ford-site).

De Vlaamse Waterweg nv speelt een zeer actieve rol bij de realisatie van ENA-projecten. Dat leverde al tegen eind 2018 mooie

realisaties op. Zeven watergebonden bedrijventerreinen werden in de afgelopen 10 jaar gerealiseerd of zijn in uitvoering. Voor drie andere projecten is het planproces voltooid, maar is de effectieve ontwikkeling nog niet opgestart om diverse redenen. Voor zeven andere watergebonden bedrijventerreinen is een planproces lopend.

De Vlaamse Waterweg nv wenst ook in de toekomst ENA-terreinen te ontwikkelen.

ENES

Met de Seine-Scheldeverbinding als as vormen de aansluitende waterwegen in de provincies Oost- en West-Vlaanderen een raster van vaarwegen. Met dit als basis wordt ENES, Economisch Netwerk Seine-Schelde opgericht.

Het ENES is een gebiedsgericht netwerk van stakeholders die een rol opnemen in de economische ontwikkeling van de waterwegen in deze regio. In aanvulling van het infrastructuurproject Seine-Schelde dat de vaarwegen in de regio op een hoger niveau brengt, gaat het ENES-netwerk aan de slag met de economische aspecten die het doorkruisen en het verbeteren van dit raster van vaarwegen door de provincies met zich mee kan brengen. Op basis van een oplistijng van specifieke behoeften, knelpunten en vragen van stakeholders met betrekking tot de ruimtelijke economische ontwikkelingen binnen het Seine-Scheldegebied kunnen voor ENES drie werkingsthema's gedetecteerd worden: informatie over de watergebonden infrastructuur, ontwikkeling van watergebonden bedrijventerreinen en watergebonden transport – logistiek en innovatie.

Binnen het netwerk worden deze thema's inhoudelijk uitgewerkt op basis van specifieke behoeften, knelpunten en vragen van de leden. Via events wordt ingezet op kennisdeling en -uitwisseling.

WE GARANDEREN DE BEDRIJFSZEKERHEID VAN DE WATERWEGINFRASTRUCTUUR

De toestand, betrouwbaarheid, veiligheid en beschikbaarheid van assets zoals bruggen, sluizen, oevers, kaaimuren, stuwen ... zijn essentieel voor een kwalitatieve dienstverlening aan de stakeholders. We verhogen de bedrijfszekerheid van de waterweg middels tijdig en gepast onderhoud. Vertragingen, wachttijden en verliesuren leiden immers tot economische inefficiëntie en vermijdbare kosten, en moeten dan ook tot een minimum beperkt worden.

Het netwerk wordt onderhouden volgens de principes van assetmanagement, om optimale prestaties uit de assets te halen, rekening houdend met acceptabele risico's en aanvaardbare kosten. Dit over de gehele levensduur van onze assets.

Om de beschikbare waterwegcapaciteit optimaal te gebruiken, voeren we tijdig de nodige baggerwerken uit. We geven daarbij prioriteit aan de secties waarin de scheepvaartfunctie het meest in het gedrang komt. Dankzij het op diepte houden van de waterwegen vrijwaren we niet alleen de vaarkenmerken maar ook de rol die de waterwegen vervullen in de berging en de aan- en afvoer van water. Baggerwerken beperken daarbij ook het risico op overstromingen. Niet enkel hebben baggerwerken invloed op de waterkwantiteit, maar ook vervullen ze een belangrijke rol in het bereiken van de goede toestand (volgens de Kader Richtlijn Water) door het verwijderen van de (historische) vervuiling in de onderwaterbodems.



